

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.848, DE 2004

Acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, de forma a tornar obrigatória a proteção frontal inferior em caminhões, nos termos que especifica.

Autor: Deputado MARCELINO FRAGA

Relator: Deputado EDINHO BEZ

I - RELATÓRIO

O ilustre Deputado Marcelino Fraga apresentou a proposta em epígrafe, que tem por objetivo incluir entre os equipamentos obrigatórios para os caminhões e caminhões-trator, fabricados após 360 dias da data de publicação da lei que se originar da proposição, com peso bruto total combinado superior a doze mil quilogramas, uma área de proteção frontal contra impactos, com espessura mínima de 600 milímetros, construída conforme critérios a serem definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

O Autor justifica sua proposta sob o argumento de que pelo menos 20 mil pessoas morrem anualmente no Brasil em decorrência de acidentes de trânsito, e que devem ser tomadas todas as medidas possíveis de segurança, tanto ativas quanto passivas, visando a redução desse número. Acrescenta, ainda, que um dos tipos mais graves de acidente é a colisão frontal entre automóveis de passeio e caminhões, especialmente devido às diferenças de altura em relação ao solo e de inércia dos veículos envolvidos.

O Autor também alega que na legislação europeia já está prevista uma área de proteção frontal inferior para caminhões de longa distância, capaz de absorver o impacto de uma colisão frontal entre veículos com velocidade de até 60 km/h, o que poderia poupar muitas vidas no trânsito brasileiro, onde não é exigida nenhuma proteção especial para tais veículos. Destaca, adicionalmente, que a Resolução nº 152, de 2003, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – já estabeleceu novos requisitos para a fabricação e instalação de pára-choque traseiro em veículos de carga, o que contribuiu para o aumento da segurança no caso de colisão traseira.

Por fim, justifica a obrigatoriedade da proteção apenas para caminhões com peso bruto total combinado acima de doze toneladas, para não incluir os que possuem capacidade abaixo deste limite, considerados de uso tipicamente urbano, onde são necessários menor dimensão, maior agilidade de manobra e maior ângulo de ataque a rampas, características que poderiam ser prejudicadas pelo possível prolongamento frontal.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A presente proposição já recebeu, nesta Comissão, dois pareceres elaborados pelo eminente Deputado Humberto Michiles, os quais não chegaram a ser apreciados. Em sua primeira manifestação, o voto foi pela aprovação da matéria, na forma de substitutivo. No segundo parecer, reformulado, o então relator votou pela rejeição da proposta, entendendo tratar-se de assunto técnico, ainda carente da realização de ensaios e testes, devendo ser tratado em normatização do CONTRAN, e não em texto de lei.

Em nosso entendimento, o primeiro parecer apresentado aborda com maior propriedade as questões relacionadas à segurança do trânsito – principal foco do projeto – razão pela qual dele adotaremos, como nosso, o seguinte:

“Inicialmente, ao analisarmos as normas estabelecidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, para construção de pára-choque frontal de caminhões no Brasil, observa-se que os parâmetros propostos buscam evitar, no caso de colisões frontais, a intrusão do veículo leve sob o caminhão. O uso de materiais deformáveis na região frontal do caminhão, os quais contribuiriam na absorção do choque, não está previsto na norma.

Dessa forma, a criação de uma área destinada à absorção de impactos de colisão, por meio do uso de materiais deformáveis na região frontal inferior dos caminhões, certamente contribuiria para resguardar a integridade física dos passageiros de veículos que com estes colidissem, além de suavizar o impacto também para os ocupantes do caminhão.

Na União Européia, onde a proteção frontal para caminhões de longa distância é obrigatória desde 2003, um dos maiores fabricantes mundiais de caminhões já realizou estudos para se aumentar a espessura da área de proteção, nos quais se apurou que uma expansão de 600 milímetros em tal área aumentaria a capacidade de absorção para suportar impactos de veículos trafegando com velocidade de até 90 km/h. Nessa condições, estima-se que seriam poupadas 900 vidas por ano naquele continente. Certamente, se compararmos a violência do trânsito brasileiro com a do europeu, chegaríamos a um número bem maior de vidas salvas em nosso País, caso adotássemos medida semelhante.

Quanto ao estabelecimento do limite mínimo de 12 toneladas para se exigir a proteção frontal, julgamos que mesmo caminhões com peso bruto total abaixo desse limite podem causar sérios danos a veículos leves, em caso de colisão frontal. Dessa forma, sugerimos que, do mesmo modo que no inciso II, do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a exigência seja para veículos de carga com peso bruto total superior a 4.536 quilogramas.

Quanto à especificação de uma espessura mínima de 600 milímetros para a região de absorção de impactos, consideramos que tal detalhamento será adequadamente tratado em regulamentação específica, onde, após a realização de estudos técnicos, poderiam ser fixados limites diferentes para cada tipo de caminhão. Tal detalhamento consideraria, inclusive, os aspectos de mobilidade necessários aos caminhões tipicamente urbanos. O que julgamos necessária, é a citação expressa no texto da lei, de que a nova área de proteção frontal deve ser constituída de uma região de deformação controlada.

Por fim, entendemos que um prazo um pouco mais dilatado para a vigência da lei seria mais adequado, de forma que o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN – possa providenciar os estudos técnicos necessários para que o CONTRAN a regule, bem como os fabricantes possam adequar suas linhas de montagem de acordo com as características exigidas pela nova legislação.”

Como se pode notar, com a adoção de um substitutivo para a matéria, poder-se-ia garantir seus efeitos benéficos à segurança do trânsito e à incolumidade das pessoas, sem com isso “engessar” o tema em norma pouco flexível. Com a solução sugerida, o texto do CTB traria a essência da proposta, e sua regulamentação seria feita pelo CONTRAN, após a realização dos ensaios e estudos técnicos necessários.

Pelo exposto, no entendimento de que a vida humana é o bem mais precioso a se proteger, nosso voto é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 3.848, de 2004, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2006.

Deputado EDINHO BEZ
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.848, DE 2004

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a proteção frontal inferior em caminhões.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a proteção frontal inferior em caminhões.

Art. 2º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

“Art. 105.

.....

VII – para os veículos de carga com peso bruto total superior a quatro mil quinhentos e trinta e seis quilogramas, proteção frontal inferior, constituída por região de deformação controlada, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

.....(NR)”

Art. 3º Esta Lei aplica-se aos veículos fabricados a partir de 450 (quatrocentos e cinquenta) dias da data de vigência desta lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2006.

Deputado EDINHO BEZ

Relator